SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

(Es la hora 14 y 45 minutos)

Antes de dar la bienvenida a nuestro invitado y comenzar la sesión, corresponde designar Presidente ad hoc.

SEÑOR GALLICCHIO.- Propongo al señor Senador Vaillant.

(Apoyados)

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Vaillant)

SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 46 minutos)

Damos la bienvenida al señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, Ingeniero Fernando Puntigliano.

En principio, debemos informar al señor Senador Antía, que acaba de llegar -aclaro que el señor Senador Moreira ya estaba al tanto de lo que iba a suceder- que, aprovechando que estaba en mi despacho el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos a fin de intercambiar ideas sobre el proyecto de ley que tenemos a estudio, relacionado con la política de puertos -él ha formulado algunas modificaciones al proyecto original- nos pareció oportuno invitarlo a la Comisión. Para ello, por supuesto, consulté a los señores Senadores que la integran, quienes estuvieron de acuerdo en que lo convocáramos, ya que se encontraba en la Casa.

Por lo tanto, damos el uso de la palabra al Ingeniero Puntigliano para que nos informe acerca de las modificaciones que sugiere al proyecto de ley original. Cabe aclarar que el material que él ha traído será fotocopiado y repartido a fin de que todos podamos compararlo con el texto original.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En virtud de que vamos a comparar el proyecto de ley original con esta última versión que estoy proponiendo luego de haber revisado algunos detalles de ese otro texto que se había presentando antes, debo decir que, a mi juicio, esta iniciativa ha quedado más compactada y se han contemplado algunos pedidos planteados por los señores Senadores. En ese sentido, me gustaría ir analizando punto por punto.

El artículo 1º quedaría idéntico al texto original y diría así: “Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales”. Cabe aclarar que el artículo 1º prácticamente tiene un carácter declarativo y se atiene a la Ley de Puertos, por lo cual no creo que dé lugar a dudas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos al artículo 2º.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- El artículo 2º también permanecería sin cambios, y diría: “Cométase y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y

económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el Departamento de Rocha".

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay consultas para realizar, pasamos al artículo 3º.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- El artículo 3º tampoco tendría modificaciones, por lo que permanecería con su texto, que dice: "Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima".

SEÑOR PRESIDENTE.- Como se ha dicho, el artículo 3º mantendría la redacción original, por lo que, si no hay alguna consulta para realizar, pasamos al siguiente.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En el artículo 4º es en el que se introduce la mayor parte de las modificaciones, por lo que voy a leer la nueva versión que incluye lo que figuraba en la redacción anterior y los agregados que fueron resultando de las conversaciones mantenidas sobre el particular.

Dice así: "Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación." Hasta aquí se mantiene la redacción original, y a continuación leeré algunas formulaciones que, a nuestro juicio, sería importante incluir como, por ejemplo, la protección del empleo especializado. El texto diría: "En dicho contrato la ANP establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores."

En principio, creemos que el empleo va a aumentar, porque se va a incrementar el volumen y va a ser más atractivo el desarrollo portuario, pero de todas maneras, queremos prever cualquier situación. Esto puede hacer que, por ejemplo, si gana otra empresa que no sea Montecon -lo que es probable- esta firma, que trabaja en los muelles públicos, con el tiempo dejaría de operar porque no tendría sentido trabajar en terminales especializadas. ¿Qué pasaría con los trabajadores de Montecon? Habría que adoptar las medidas necesarias para que ellos sean incluidos en la otra terminal. Este es el tipo de medidas que nos imaginamos de deberían tomarse.

Más adelante se habla de que el contratista deberá contar, en su planilla de empleados, con al menos un 70% de residentes en Uruguay. Sobre este aspecto tengo una opinión formada, pero seguramente los señores Senadores querrán discutirlo antes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según recuerdo, esta cláusula no estaba en el proyecto original y surge a raíz de uno de los reclamos que se nos plantearon en las distintas consultas, particularmente por parte de los trabajadores. El reclamo tenía que ver con que existiera una certeza acerca del personal nacional mínimo a contratarse. En lo personal, adelanto que comparto que, en lugar de la expresión "personal de nacionalidad uruguaya", se establezca el concepto de residentes. Reitero que esta es una posición netamente personal y no tiene por qué ser compartida. No estoy de acuerdo con la exigencia de que en alguna parte del mundo los trabajadores deban ser de determinada nacionalidad para poder trabajar. Creo que tampoco los uruguayos la compartimos cuando nos referimos a la situación de nuestros compatriotas en el exterior y reclamamos que puedan tener trabajo en España o en Italia.

Entonces, creo que establecer como condición que los trabajadores deben tener nacionalidad uruguaya contradice ese espíritu. Por lo tanto, me pareció que el concepto correcto no debería ser el de nacionalidad uruguaya sino el de residencia en el país, para estar de acuerdo con la historia que caracteriza a nuestra sociedad.

SEÑOR ANTÍA.- ¿Cómo jugarían en todo esto los convenios laborales del MERCOSUR? Consulto esto porque existen convenios con los países del MERCOSUR que no permiten este tipo de referencia; tengo dudas a este respecto.

SEÑOR MOREIRA.- Quiero hacer una pregunta.

En términos generales, quienes hemos administrado dineros públicos y gestionado organismos que tienen planteles grandes de funcionarios, sabemos que normalmente el mercado para captar trabajadores es el circundante; no obstante, en el sector de la pesca existe la posibilidad de que vengan coreanos o ecuatorianos. En cuanto a los trabajadores portuarios, en general, en la práctica ¿se da la migración de trabajadores de los países circundantes? ¿Hay una demanda u oferta de trabajadores de otras nacionalidades como para incluir una cláusula de esta naturaleza?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En lo personal, no veo que esta cláusula sea muy necesaria porque pienso que, por naturaleza, se va a captar a los trabajadores que están en la actividad portuaria. Tal vez sea a ellos a quienes debamos proteger, independientemente de si son uruguayos, argentinos o bolivianos, siempre que estén en condiciones legales en el Uruguay; creo que todos tienen el legítimo derecho de trabajar ahí. Se buscará al personal especializado, como ocurre en todas las industrias. Evidentemente, si uno fuera dueño de una empresa, contrataría al mejor especialista, sin importar si es de Singapur, de Argentina o de Chile; lo que interesa es que el negocio funcione bien y eso es lo que nos sirve a todos los uruguayos, ¿no es así?

Realmente, no creo que haya mucha demanda de personal no especializado. Para nosotros es importante -y esto es algo a lo que hemos apuntado en la Administración Nacional de Puertos- que haya un nivel de capacitación mínima, aspecto en el que estamos trabajando con el Centro de Navegación y con el sindicato, en el sentido de buscar niveles de capacitación que nos permitan contar con personal competente. Esto no es por un capricho sino porque está en juego la vida humana; debemos tener cuidado con los accidentes. No puede ser cualquier persona la que esté trabajando allí, y esto no necesariamente tiene que ver con su nacionalidad. Quiere decir que pretendemos un nivel mínimo de capacitación para cualquier área de estiba, tal como se hace, por ejemplo, en Hamburgo.

SEÑOR MOREIRA.- Normalmente estos aspectos, que se detallan en el texto de la ley, quedan como letra muerta. Es el caso, por ejemplo, de aquel 5% de los liberados que estarían en la nómina de las licitaciones o concesiones del Estado; esto no se aplica.

Entonces, a veces se incluye este tipo de condiciones que vienen a ser como una especie de discurso para quedar bien pero, en definitiva, esto después no se traduce en nada.

En consecuencia, considero que la pregunta del señor Senador Antía es muy pertinente porque es posible que haya algún acuerdo internacional en esta materia suscrito por nuestro país. Hay que tener en cuenta que la libertad de trabajo tiene amparo constitucional y no distingue entre uruguayos y extranjeros o, mejor dicho, entre residentes y no residentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que es absolutamente válida la preocupación que planteó el señor Senador Antía. Debemos hacer las consultas necesarias, pero considero que tal vez la definición correcta sería de 50% de residentes en el MERCOSUR; de esa forma quedaría salvada la observación.

No obstante, yendo más allá del MERCOSUR, supongo que quienes, de alguna manera, reclamaron la existencia de esta frase que exige un porcentaje mínimo de ciudadanos uruguayos, del MERCOSUR o residentes, no estarían pensando en la actividad de explotación del Puerto. Como bien dice el señor Senador Moreira, lo lógico es que la gente que trabaja en el Puerto viva aquí, porque no tiene más remedio. Seguramente esto debe estar planteado pensando en la construcción, donde puede haber interpretaciones distintas a este respecto. Si no recuerdo mal, quienes concurrieron a plantear esta preocupación, lo hicieron para que no sucediera lo mismo que con otros emprendimientos, y se refirieron concretamente a Botnia. Tal vez en ese caso sí tendría sentido que hubiera un porcentaje mínimo establecido de trabajadores nacionales o residentes.

SEÑOR ANTÍA.- Creo que deberíamos concretar una consulta al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social acerca de cómo podrían rozar estos aspectos los convenios internacionales, con el fin de tener una opinión.

Además, entiendo el espíritu, pero a veces sucede que estableciendo este tipo de cosas -tal como decía el señor Senador Moreira- complicamos la mano. Creo que estos son instrumentos que se pueden usar a la hora de armar una licitación. Se puede estipular que las empresas que ofrezcan más garantías en ese sentido generen más puntaje y, por lo tanto, no es preciso establecerlo en la ley. Hay que tener en cuenta que también hay convenios laborales internacionales a nivel de empresas. Cuando vengo de Maldonado, todos los días estoy viendo camiones brasileños que muy rápidamente van por la Ruta Interbalnearia, rumbo al tramo que va desde Pando hasta el Aeropuerto. Entonces, pienso que debe haber algo que habilite a las empresas a participar en licitaciones internacionales y debemos tener mucho cuidado en cómo se hace esto.

En definitiva, creo que esto no se debería incluir en un proyecto de ley y sí en las condiciones de las licitaciones o en los puntajes a asignar.

Es posible que no tengamos el personal capacitado como para operar en determinados casos por lo que, de pronto, debería existir la posibilidad de que en equis plazo -que podría ser, por ejemplo, de un año- la empresa provea los instrumentos necesarios para capacitar a su plantilla de trabajadores, a los efectos de que un 70% del personal pueda ser residente. Obviamente, para esto tiene que haber todo un período de aprendizaje; este es un tema que tiene que ver con las grandes obras y con tecnología de última generación que hoy, de pronto, no estamos aplicando.

Esta es mi opinión general del tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recogemos la sugerencia, que nos parece pertinente, relativa a la consulta al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; nos comprometemos en ese sentido.

SEÑOR MOREIRA.- Estaba pensando en qué significa, en términos jurídicos, la palabra “residente”. Tendríamos que analizar bien esto y ver si en este caso el concepto de residencia implica el ánimo de permanecer.

SEÑOR ANTÍA.- Quizás se podría hacer la consulta en forma simultánea a los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Relaciones Exteriores, de manera de resolver los dos temas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- ¿Esta consulta la realizarían ustedes?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Personalmente, no tengo inconvenientes en que esto se apruebe -aunque es un tema que deciden los señores Senadores- porque realmente lo que me importa es la protección de los trabajadores y tratar de encontrar un mecanismo para no generar desempleo innecesario. En ese sentido, me parece que lo más sano es que haya una transferencia del empleo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haremos las consultas del caso.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- El artículo 4º tiene otros aspectos nuevos. Por ejemplo, señala que el plazo del contrato de gestión podrá ser renovado o extendido por resolución del Poder Ejecutivo a iniciativa de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que es importante prestar atención a esta modificación, porque eventualmente podría dar lugar a un debate cuando discutamos el articulado.

SEÑOR MOREIRA.- Me gustaría saber cuál es el fundamento de la modificación por la cual el plazo puede ser renovado o extendido por resolución del Poder Ejecutivo. Hago esta consulta porque en la otra iniciativa se hablaba de treinta años improrrogables.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En realidad, no hay un espíritu distinto; simplemente, se entendió que era una forma más clara de formularlo. En este sentido, reitero que en Europa, lo que está sucediendo -y posiblemente ocurra acá dentro de treinta años- es que no hay posibilidades de prórroga y existe la obligación de llamar a licitación. Según me informaron en una conferencia de puertos, esta es una práctica obligatoria que se extendió en Europa para las terminales de contenedores. En ese sentido, considero que debemos tener cierta flexibilidad y no sostener firmemente algo que posiblemente no sea compatible con el resto del mundo dentro de treinta años. Esta es mi opinión personal.

SEÑOR MOREIRA.- Me parece que, tal como estaba redactada anteriormente, la norma no permitía una prórroga automática y la concesión caducaba. Ahora bien, no decía que los bienes, que se convertían en inmuebles, serían de la Administración Nacional de Puertos, que es la propietaria del suelo. Va de suyo que jurídicamente iban a quedar en propiedad de la Administración, aunque quizás el concesionario pudiera pedir un resarcimiento por enriquecimiento injusto o algo similar.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Este aspecto se aborda más adelante.

SEÑOR MOREIRA.- En cuanto al tema del plazo, me gustaría estudiarlo más detenidamente porque me parece que otorga una facultad mayor al concesionario. En una primera lectura, imaginé que podía ser una forma de estímulo, por ejemplo, para que se realicen mejores obras o una mayor inversión en infraestructura y equipamiento. De lo contrario, me parece que lo que aquí se establece va en favor del concesionario y no de la Administración. Cuando caducaba a los treinta años, esos gastos se liquidaban; sin embargo, ahora se da una facultad discrecional al Poder Ejecutivo. Personalmente estimo que si bien este podría hacerlo por la Ley de Puertos para establecer una nueva concesión, debería llamar a un nuevo procedimiento. A través de esta iniciativa, se otorga una facultad adicional al Poder Ejecutivo para que, por su sola voluntad, prorrogue el término de la concesión. Si bien es probable que dentro de treinta años ya no estemos nosotros aquí, seguramente mi Partido estará al frente del Gobierno, pero igual no me gusta dar esa discrecionalidad a nadie.

SEÑOR ANTÍA.- Considero que esta cláusula va a ser objeto de discusión. Entiendo que para el país es importante dar estabilidad laboral, garantizar la eficiencia, y si aparece una situación de crisis compensarla de alguna manera. Sin embargo, estimo que esta cláusula nos puede generar un conflicto en el caso de que se realice un reclamo internacional, hipótesis que considero posible a raíz de la discusión pública generada en torno a la Terminal Cuenca del Plata. Además, creo que en caso de aprobarse este proyecto de ley apoyado por el Gobierno, esta cláusula no puede quedar suelta. Si hubiera posibilidades de una extensión del plazo, tendríamos que hablar de la existencia de un canon, porque se supone que la inversión estaría amortizada en treinta años. A partir de ese momento cambian las reglas de juego y hay que plantear una nueva licitación o establecer un condicionamiento. Quiere decir que, en caso de existir una cláusula de estas características, deberíamos trabajar un poco para tratar de acotarla en el tiempo para que, por ejemplo, haya una sola ampliación por una única vez hasta un plazo determinado, modificado por ley, etcétera, etcétera.

En definitiva, reitero que habría que trabajar un poco en ese aspecto porque, de lo contrario, se van a generar grandes dificultades por la gran discrecionalidad que surgiría a la hora de la licitación, además de que se presta para toda clase de interpretación, lo que no sirve a la claridad del planteo del Gobierno. En realidad, parece que esto genera más dudas aún y creo que puede entorpecer seriamente este proceso.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Comparto alguno de los conceptos que manifiestan los señores Senadores y considero que son preocupaciones que todos debemos tener. Se están aportando diversos elementos, situaciones que nosotros también nos habíamos planteado, y por eso en la versión anterior aparecen muchos de esos escenarios. Algunas de las discusiones fueron en torno a si convenía o no hacer la negociación de la renovación a los quince años para asegurar la inversión, o si tiene que haber un resarcimiento de aquellas inversiones no amortizadas; estuvimos analizando todos esos escenarios y decidimos dejar la redacción lo más simple posible. Tal vez eso implique eliminar esta frase y

establecer solamente que al final de los treinta años habrá una licitación. Creo que eso sería lo más transparente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero recordar que la inclusión en el proyecto original de algunos términos que tenemos aquí fue, justamente, a raíz de preocupaciones que tuvimos los integrantes de la Comisión acerca de qué iba a pasar luego de transcurridos los treinta años. Habría que determinar si, al finalizar el plazo de treinta años, la propiedad pasa efectivamente al Estado o si pasa el derecho de explotación, es decir, qué ocurre con los bienes y qué puede suceder con las propiedades. Pero a eso se refieren los párrafos que están a partir de acá y no este.

Por lo tanto, en lo personal, comparto que esta frase debe ser retirada y hay que eliminar la posibilidad de prórroga.

SEÑOR MOREIRA.- Este es un tema realmente importante. Cuando el señor Puntigliano estaba hablando, yo recordaba, por ejemplo, el tema de la terminal de pasajeros de la empresa Los Cipreses S.A. -más conocida como Buquebus- en el Puerto de Montevideo, cuya prórroga se quiso dar antes de la expiración del plazo. Eso siempre genera un ambiente de cierta sospecha, de por qué se prorroga el plazo cuando recién transcurrió la mitad o por qué se va a extender el plazo contractual. A mí me gustan los plazos fijos -y no me refiero a los de los bancos- o sea, los plazos preestablecidos ya que, en definitiva, el cálculo económico que hace la empresa es en base al plazo, o sea, piensa en cuánto capital amortiza. Yo creo en los procedimientos competitivos y me parece que, tratándose de un plazo nada más ni nada menos que de treinta años -un plazo contractual larguísimo- es suficiente, porque todos los cálculos que puede hacer el inversor se amortizan en treinta años. Desconozco las ecuaciones económicas que manejan estas grandes inversiones portuarias, pero lo cierto es que siempre se vislumbra un ambiente de sospecha el darle a la Administración, por ejemplo, la posibilidad de que a los quince años pueda prorrogar por treinta años más. Si me preguntan, eso no me gusta. Por tanto, fijemos reglas claras de juego; considero que treinta años constituye un plazo largo.

SEÑOR PRESIDENTE.- El espíritu general sobre este párrafo es crítico. Por tanto, se deberá ver la posibilidad de reemplazarlo o eliminarlo.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En realidad, si se excluye el párrafo, el proyecto se alinea con las políticas que se están desarrollando en Europa en cuanto a las terminales de contenedores, en donde es obligatoria la licitación al final del período. En principio, no tendría inconvenientes con esta propuesta, pero naturalmente debería conversar primero con el señor Ministro y las autoridades correspondientes. En consecuencia, voy a comunicar la propuesta tendiente a la posibilidad de excluir este párrafo.

SEÑOR ANTÍA.- Comparto el planteo de eliminar esta cláusula ya que nos va a evitar varios problemas. Por otro lado, en alguna parte del proyecto -no sé si ya está previsto- se podría incluir la posibilidad de que cuando se termina la concesión, se deba realizar la licitación, de manera de no tener problemas con los barcos que estén llegando en esa instancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso está previsto.

SEÑOR ANTÍA.- Quisiera saber si está previsto el mecanismo de licitación cuando se llega a los treinta años. Podríamos expresar que dentro del último año del contrato se deberá realizar la nueva licitación. De esa manera estamos previniendo las dificultades que puedan existir ya que esta no es una simple decisión porque, por ejemplo, puede darse una impugnación. Entonces, si en todo el mundo se utiliza el mecanismo de la licitación, podemos establecer que el gobierno, durante los dos últimos años de la concesión, deberá realizar la licitación. Técnicamente no sé si eso es posible, pero se mantendría la continuidad del trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se me ocurre plantear que, de alguna manera, estamos tomando decisiones que no solo involucran a nuestra generación, sino a la de dentro de treinta años, lo cual es importante. Además, al tomar una decisión que tiene que ver con lo que va a pasar más allá de esos treinta años, evidentemente me parece que estaríamos tomando una medida que no es correcta. El Senador Antía está partiendo de la base de que al cumplirse los treinta años de la licitación, el Gobierno del momento

va a decidir convocar a una nueva licitación, y de pronto lo que quiere es explotar la terminal en forma directa, por lo que debe tener la posibilidad para ello. Si en la ley incluimos que tendrá que convocarse a una nueva licitación, lo que estamos diciendo es que se va a continuar con el régimen de concesión. Y esa será una decisión que deberán adoptar las autoridades que estén en esa instancia.

SEÑOR MOREIRA.- El establecer condiciones diferentes a las que tiene la Terminal Cuenca del Plata puede jugar en contra del Gobierno y puede originar, eventualmente, alguna reclamación. Se podría decir que no solo están licitando una nueva terminal sino que, además, se hace en condiciones más beneficiosas que las actuales.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Comparto lo que dijo el señor Presidente en el sentido de que como es tan cambiante la dinámica del negocio portuario, tal vez no nos deberíamos atar a una licitación a treinta años. Si habláramos de períodos más cortos, quizás sería más razonable. No hace mucho que aparecieron los contenedores y abrumaron el mercado, pero quizás en el futuro haya otra modalidad de carga.

Continúo leyendo: "Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas y/o móviles.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios" que sean necesarios para ese momento.

Se sigue expresando que: "En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el Contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizadas económicamente, el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes". Me parece que este párrafo es muy importante porque explica cómo se mantiene al inversor motivado para seguir invirtiendo a lo largo de la concesión. Se busca que no ocurra lo que sucede al final de algunas concesiones, cuando ya no se va a tener retorno y entonces no se invierte. De esta manera, primero, es necesario obtener la autorización de la Administración Nacional de Puertos para que la inversión sea algo razonable y no cualquier cosa para obtener un dinero después, y segundo, que esto esté registrado adecuadamente de manera de que se pague solo el valor residual.

SEÑOR ANTÍA.- Comparto el criterio, pero debería constar en este artículo que el contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, debidamente autorizados. De aquí no se desprende ese concepto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que eso se expresa más adelante.

SEÑOR ANTÍA.- Eso debe quedar bien claro porque, por ejemplo, se puede llenar la terminal de grúas y después no se las pueda mantener.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se expresa lo siguiente: "En el caso de que por mutuo acuerdo de las partes, el Contratista haya realizado". Quiere decir que se exige que haya mutuo acuerdo de las partes.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Pero se hace referencia al proyecto original, a que también sea previamente autorizado. El mutuo acuerdo de las partes se refiere a lo adicional.

SEÑOR PRESIDENTE.- En efecto, si se hicieron inversiones que están más allá del proyecto original y sobre las cuales se va a tener derecho a cobrar el valor residual o lo no amortizado, previamente tienen que ser autorizadas por el Estado.

SEÑOR ANTÍA.- El Presidente lo señaló, pero debería quedar puntualizado en la norma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero está bien planteado, señor Senador, pues se habla del "mutuo acuerdo de las partes", o sea que si no existe ese acuerdo, esto no rige y, por lo tanto, no habría derecho a reclamar.

SEÑOR MOREIRA.- Quisiera plantear una duda y formular una pregunta. Una de las cosas que puede suceder es que se llegue a los treinta años en un clima no amistoso; generalmente, eso es lo que ocurre cuando terminan los contratos. Aquí se estipula que el contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta días a partir del término del plazo del contrato para la entrega de las instalaciones y se expresa que durante "ese plazo se deberán tomar todas las providencias para proseguir con la prestación de los servicios." No queda claro quién tomará las providencias, pues ello podría corresponder a la Administración Nacional de Puertos o a la empresa. Además, se debe establecer la responsabilidad para el caso de que la empresa diga que no entregó ni prestó nada, trancándose así la terminal de contenedores. Si tenemos que recurrir a la Justicia, quizás podremos pasar un año y medio con la terminal de contenedores detenida. Sugiero que se estipule con mayor precisión quién debe tomar las providencias y a quién corresponderá la responsabilidad emergente. Esto tampoco nos asegura que no vayamos a tener un lío judicial, pero por lo menos sería bueno que quien tenga que entregar la concesión sepa que si no lo hace, o detiene el funcionamiento de la terminal, tendrá una condigna sanción. Me refiero a clarificar un poco más la norma, sobre todo en cuanto a quién corresponderán las providencias del caso y la responsabilidad que emerja de no tomarlas.

SEÑOR ANTÍA.- Las providencias deben corresponder a la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR MOREIRA.- No sé si la Administración Nacional de Puertos puede operar en ese caso en la terminal.

SEÑOR MUGURUZA.- En el mismo sentido de lo expresado por el señor Senador Moreira, quisiera que se hiciera alguna referencia a este inciso, ya que se establece que se dispondrá de un plazo máximo de 180 días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato. Aparentemente, eso sucedería luego de los 30 años y, en lo personal, me pregunto si no debería suceder antes.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- En lo que tiene que ver con los 180 días y los 30 años, quiero aclarar que generalmente se da la situación de que los concesionarios piden los 30 años y luego solicitan días adicionales, o bien piden que la concesión comience a regir a partir del momento en que esté operativa, porque en esos 30 años realmente quieren maximizar el negocio. Por lo tanto, es algo normal que se estipulen los 30 años más 180 días. Si eso no sucediera, desde el punto de vista operativo y de lucro, a esos 30 años habría que descontarles 180 días. Esto es solamente una cuestión de definición.

En cuanto a la operativa, aclaro que el caso que planteaba el señor Senador ya se está dando. En la actualidad, en el marco de la Ley de Puertos, tenemos depósitos que dejan de funcionar y otros deben comenzar a hacerlo. ¿Por qué sucede esto? Porque existe la obligación de llamar a licitación y puede suceder que quien opera un depósito pierda la licitación y ese lugar tenga que tomarlo otro depósito. Estas transiciones son muy complicadas, sobre todo cuando se cambia el tipo de carga y, por ejemplo, se pasa de carga seca a carga refrigerada. Se ha dado el caso de una transición de un depósito que tenía carga seca y pasó a tener krill, por lo que hubo que adaptarlo. Puedo asegurar a los señores Senadores que esas transiciones han sido un dolor de cabeza y que la ANP cuenta con varias figuras amparadas en la Ley de Puertos por las que puede mantener la operación. Una de ellas es la posibilidad de operar ella misma, cosa que tratamos de evitar porque no siempre tenemos el *know how*. Otra opción que ya existe y es la más práctica, es contratar circunstancialmente un operador habilitado para que el depósito siga funcionando durante la transición. De hecho, hoy en día tenemos un caso a resolver y estamos pensando en recurrir a esta alternativa. Indefectiblemente las transiciones traen problemas porque reducen la capacidad operativa, pero es el precio que se paga por tener transparencia en el tema. Entonces, en el marco legal existente ya hay figuras que nos permiten mantener la operativa, pero sabemos que no podemos esperar que esta se mantenga en el mismo nivel que cuando está en manos del concesionario. Esa es la realidad y es parte del costo que hay que pagar, porque también queremos limitar las licitaciones, pero existen figuras para hacerlo.

Por otra parte, el señor Senador Antía mencionaba el mutuo acuerdo, que hace referencia a todas las obras adicionales que se hagan.

SEÑOR ANTÍA.- En realidad, me refería a alguna maquinaria específica.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Pensé que se hablaba del proyecto original acordado previamente.

SEÑOR ANTÍA.- Obviamente, quien gane la licitación tendrá que cumplir con el proyecto, pero a su vez, hay que tener en cuenta que si dentro de diez años aparece una nueva tecnología, no podrá ser incluida porque no está prevista en el proyecto. Entonces, entiendo que el concepto es permitir que la tecnología se traiga siempre y cuando haya un acuerdo. En lo personal, considero que más que un acuerdo debería haber una autorización específica en la que quede explicitado el tiempo de amortización. Es evidente que llegar a un acuerdo no es lo mismo que autorizar la integración de un determinado equipo, con un plazo de amortización de 40 años. Al quedar explicitado el período de amortización, queda limpio el momento de cierre.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consecuencia y para sintetizar, se propone que en lugar de decir: "En caso de que por mutuo acuerdo las partes", se establezca: "En caso de que con previa autorización de la Administración Nacional de Puertos", etcétera. De esta forma, se cambia "mutuo acuerdo" por "autorización".

SEÑOR ANTÍA.- Efectivamente, considero que eso es más firme y contundente.

SEÑOR OLIVER.- Me gustaría consultar al señor Puntigliano en cuanto a si no hubo otras experiencias en nuestro país con este tipo de situaciones. Creo que la empresa Navios tuvo una primera concesión de 25 años y, posteriormente, obtuvo una segunda. Quizás ahí haya elementos a tener en cuenta. Hago este comentario porque cuando llega el momento de finalización de los contratos, todo depende del desarrollo logrado y la coyuntura. Soy partidario de establecer concesiones de 30 años y en ese momento fijar un corte, pero también entiendo que todo depende del negocio, de la coyuntura y de la opinión de gente que ve más allá. Quiere decir que se debe analizar qué hacer, porque esto puede ser un gran negocio o un fracaso, y nos podemos quedar con algo que puede ser prácticamente inoperable.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que estamos aludiendo a una norma que dentro de treinta años enfrentará realidades distintas, que tendrán que ser resueltos por la vía de las leyes por quienes ocupen este lugar. Por ello, si no establecemos la posibilidad de renovación, y dentro de treinta años se dan circunstancias como las que el señor Senador Oliver plantea, serán los Legisladores que ocupen las bancas en ese momento quienes tendrán la oportunidad de votar una nueva ley que extienda y prorrogue el plazo. La ley lo puede hacer.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Hay experiencias en los dos sentidos. Está el caso de la empresa Navios y también la experiencia que se vivió con el equipamiento que trajo Terminal Cuenca del Plata, o cosas nuevas que se hacen, que requieren nuestra autorización. Efectivamente así lo hacemos en el caso de las obras; por ejemplo, si se construyen 5 hectáreas más sin nuestra autorización, son sancionados. Muchas veces ha pasado que se sanciona por hacer obras que aparentemente son buenas, pero si no tienen autorización, puede suceder que no se cierre un negocio. Se debe tener mucho cuidado con ese tipo de cosas.

Por otra parte, se ha establecido en la normativa -lo vamos a implementar ahora porque recién lo estamos entendiendo- la realización de un seguimiento muy particular de las inversiones que se lleven a cabo, que debe figurar en la lista de activos, etcétera, en una forma cerrada de balance. No sabría cómo explicarlo aquí técnicamente, pero es uno de los temas que llevamos adelante basados en la Auditoría General de la Nación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Propondría que avanzáramos en los artículos que restan, a efectos de que nos dé el tiempo para tratar en profundidad aquellas disposiciones que tienen que ver con los cánones, con respecto a los que seguramente vamos a tener inquietudes.

Si hay acuerdo de parte de los señores Senadores, proponemos que en el artículo que estamos considerando se diga "previa autorización", en lugar de "mutuo acuerdo".

SEÑOR PUNTIGLIANO.- El artículo 5º dice lo siguiente: "Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en este ley y en su reglamentación."

En este artículo se establecen dos cambios. En primer lugar, se excluye -luego de haber realizado consultas legales- la parte que dice: "A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo".

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 15 y 35 minutos)